

Positionen des Deutschen Städtetages zum Klimaschutzgesetz und zum Klimaschutzprogramm 2030

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Zusammenfassung	4
I. Präambel.....	7
II. Entwurf des Klimaschutzgesetzes.....	8
III. Klimaschutzprogramm 2030.....	9
1. CO ₂ -Bepreisung	9
2. Energiewirtschaft.....	10
3. Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden.....	11
4. Verkehrssektor	13
5. Industrie	15
6. Landwirtschaft	16
7. Spezielle und übergreifende Handlungsfelder.....	16
8. Finanzierung	17

Vorwort

Klimaschutz bewegt die Menschen. Das Abkommen von Paris im Dezember 2015 hat den Blick auf die Folgen der Erderwärmung geschärft. Eine Reihe politischer Fortschritte, aber auch Rückschritte prägten die Zeit danach. Aktuell sorgen Initiativen und die Bewegung Fridays for Future dafür, dass Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in aller Munde sind. Damit sind sie auch bedeutende Politikbereiche für alle Ebenen des Staates. Der Schutz des Klimas aber muss über Nationalstaaten hinausgehen – es ist eine zentrale globale Herausforderung.

Klimaschutz bewegt auch die deutschen Städte seit langem. Klimaschutz und Klimaanpassung sind Leitlinien ihres Handelns geworden und bestimmen die politischen Entscheidungen vor Ort. Allein die 14.000 kommunalen Klimaschutzprojekte, die von 2008 bis 2018 über die Kommunalrichtlinie gefördert wurden, sprechen eine deutliche Sprache. Der Deutsche Städtetag möchte mit dem vorliegenden Positionspapier Impulse für bessere Rahmenbedingungen auf der Bundesebene setzen.

Damit reagieren wir auf das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung und das vom Bundestag beschlossene Klimaschutzgesetz. Sie enthalten aus Sicht der Städte Ansätze, um den Klimaschutz in Deutschland voranzubringen, reichen jedoch nicht aus, um die von Deutschland international und auf europäischer Ebene vereinbarten Klimaschutzziele zu erreichen. Unter anderem fordert der Deutsche Städtetag in dem Papier, die CO₂-Bepreisung ambitionierter auszugestalten, Maßnahmen für mehr Energieeffizienz besser und einfacher zu fördern und ein klares finanzielles Bekenntnis des Bundes zur nachhaltigen Verkehrswende.

Die „Positionen des Deutschen Städtetages zum Klimaschutzgesetz und zum Klimaschutzprogramm 2030“ wurden vom Hauptausschuss am 14. November 2019 beschlossen. In der vorangegangenen Diskussion wurde intensiv um die unterschiedlichen Facetten des Themas gerungen. Wie gehen wir in den Städten damit um, dass sich viele Menschen zum Klimaschutz bekennen, aber entsprechende Verhaltensänderungen häufig ausbleiben? Wie kann es gelingen, einen sozialpolitisch gebotenen Ausgleich für finanzielle Lasten vorzusehen? Wie verbessern wir Busse und Bahnen so, dass wir auch Pendlern eine Alternative bieten können? Kurzum: Wie gelingt es, Verhaltensänderungen herbeizuführen, ohne die Menschen zu überfordern?

Städte können Klimaschutz. Mit dem Papier setzt der Deutsche Städtetag ein Signal, Klimaschutz auf allen Ebenen noch ernster zu nehmen. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.



Helmut Dedy
Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages

Positionen des Deutschen Städtetages zum Klimaschutzgesetz und zum Klimaschutzprogramm 2030

Positionspapier des Deutschen Städtetages – beschlossen vom Hauptausschuss am 14. November 2019 in Berlin

Zusammenfassung

1. Die Klimaschutzziele des Pariser Abkommens sind eine verbindliche Grundlage für die deutsche Klimapolitik. Deshalb begrüßt der Deutsche Städtetag, dass die Bundesregierung erstmals ein Klimaschutzgesetz und ein Klimaschutzprogramm vorgelegt hat. Die Städte setzen sich seit langem für den Klimaschutz ein. Ihre ambitionierten Ziele zur CO₂-Reduktion, die vielfach über die Ziele des Bundes hinausgehen, zum Klimaschutz, zur Energieeffizienz sowie zur Umsteuerung auf erneuerbare Energien verdeutlichen das große Engagement und die hohe Motivation zur Übernahme von Verantwortung beim Klimaschutz. Die Städte werden ihren Einsatz zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen noch weiter verstärken.
2. Der Deutsche Städtetag stellt fest, dass das Klimaschutzprogramm 2030 und der Entwurf des Klimaschutzgesetzes der Bundesregierung Ansätze enthalten, um den Klimaschutz in Deutschland voranzubringen. Die vorgesehenen Maßnahmen reichen jedoch nicht aus, um die international und auf europäischer Ebene vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Bei der Umsetzung des Klimaschutzprogramms und dessen Weiterentwicklung ist eine Einbeziehung der Städte in die den Prozess begleitenden Gremien zwingend erforderlich.
3. Der Deutsche Städtetag unterstützt die im Klimaschutzgesetz vorgesehene Festschreibung von CO₂-Einsparzielen für alle Sektoren und deren regelmäßige Überprüfung, um daraus Anpassungen bei den Maßnahmen zeitnah einleiten zu können.
4. Der Deutsche Städtetag hält den langsamen Aufbau eines Zertifikatehandels für die Sektoren Verkehr und Wärme nur für einen ersten Schritt zu einer wirkungsvollen CO₂-Bepreisung. Der Vorschlag der Bundesregierung, im Jahr 2021 mit 10 Euro/t CO₂ zu beginnen, wird kurzfristig keine Verhaltensänderungen hervorrufen und damit nicht zur schnellen Einsparung von CO₂ in den nächsten Jahren beitragen. Die Anreize zum Umstieg auf alternative Antriebe im Individualverkehr und zu mehr Investitionen zur Energieeffizienz sind gering. Daher spricht sich der Deutsche Städtetag entsprechend des Vorschlages vieler Sachverständiger für einen Einstiegspreis in der Größenordnung von 35 bis 50 Euro/t CO₂ aus. Bei einer höheren CO₂-Bepreisung dürfen Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Wirtschaft und Gewerbe nicht über Gebühr belastet werden. Ein Instrument, um dies zu gewährleisten, ist eine Klima-Pauschale, die einkommensbezogen ausgestaltet wird.
5. Die vorgesehene Senkung der EEG-Umlage ist ein sinnvoller erster Schritt, um den sauberer werdenden Strom zu begünstigen. Dies ist allerdings nur ein Einstieg in die Umstellung des gesamten Abgaben- und Umlagensystems. Die Änderungen beim Wohngeld und im Mietrecht sind positiv; sie kommen gerade gering verdienenden Verbraucherinnen und Verbrauchern zugute.

6. Der Ausstieg aus der Kohleverstromung, wie er von der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ vorgeschlagen worden ist, ist aus Sicht des Deutschen Städtetages zwingend notwendig und muss zeitnah auch durch energiewirtschaftlich Gesetze eingeleitet werden. Zudem ist ein weiterhin ambitionierter Ausbau der erneuerbaren Energien unabweisbar, insbesondere der Photovoltaik und der Windenergie. Daher lehnt der Deutsche Städtetag die vorgesehene bundesweite Abstandsregelung für Windenergie an Land ab. Zudem muss die Stärkung der Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung und Umstellung auf Gas umgehend eingeleitet werden. Um Power-to-X und Speichertechnologien schneller zu etablieren, sollten diese sowohl über die Forschungsförderung als auch bei der Erlangung von Marktreife unterstützt werden.
7. Die Vorschläge zur Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden sind richtig und greifen Vorschläge des Deutschen Städtetages auf. Der Aufbau eines einfachen und zielgenauen Bundesförderprogramms für effiziente Gebäude und der vorgeschlagene Mix aus steuerlicher Förderung, Zuschüssen und Kreditverbilligungen bieten gute Chancen, die energetische Gebäudesanierung voranzubringen. Bei der Weiterentwicklung der Gesetze zur Gebäudeenergie sollte der CO₂-Ausstoß als Bemessungsgrundlage eingeführt und der Bezug zur Quartiersebene, zu den Lebenszykluskosten und zu den Energieversorgungsstrukturen verstärkt werden. Die vorgesehene Aufstockung des Förderprogramms „energetische Stadtsanierung“ ist für die Städte besonders wichtig, da eine alleinige energetische Optimierung von Einzelgebäuden nicht zielführend ist. Damit kann über integrierte Konzepte in mehr Stadtquartieren als bisher die energetische Gebäudesanierung vorangetrieben werden. Bei der Stärkung der Beratung zu mehr Energieeffizienz muss die Kompetenz der Kommunen und ihrer Stadtwerke besser berücksichtigt werden.
8. Der Deutsche Städtetag begrüßt ausdrücklich die beabsichtigte stufenweise Anhebung der Mittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf 2 Milliarden Euro. Dies entspricht einer langjährigen Forderung des Deutschen Städtetages. Sie muss schnellst möglich umgesetzt werden. Begrüßt werden ferner die vorgesehenen Sonderprogramme „Stadt“ und „Land“ im Radverkehr und zusätzliche Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV. Die Förderung alternativer Antriebe, die Erhöhung der Attraktivität der Bahn und die Umstellung der Kfz-Steuer reichen jedoch den vorliegenden Berechnungen der Nationale Plattform Mobilität (NPM) zufolge nicht aus, um die CO₂-Einsparungsziele für den Verkehrsbereich zu erfüllen. Daher werden eine Verringerung der CO₂-Emissionen und eine Kapazitätssteigerung des ÖPNV nur gelingen, wenn Bund und Länder auch die Modernisierung und Ergänzung des rollenden Materials erheblich unterstützen. Zudem muss die Modernisierung und klimaschonende Umrüstung von Bussen auf Elektromobilität, Wasserstoff und Gas zur Umsetzung der europäischen Vorschriften über saubere Fahrzeuge intensiviert werden. Schließlich wird im Ergebnis des angekündigten jahresweisen Monitorings nachgesteuert werden müssen. Hierbei wird es auf ein für die Einsparung von CO₂-Emissionen wirksameres Verhältnis von fördernden und regulierenden Instrumenten ankommen, um die Einsparungsziele in den gesetzten Zeiträumen erreichen zu können.
9. Der Deutsche Städtetag weist darauf hin, dass zur Erhöhung der Energieeffizienz in Industrie, Gewerbe und Handwerk die Erfahrungen und Kompetenzen der Wirtschaftsfördereinrichtungen in Kooperation mit den Stadtwerken und dem kommunalen Energiemanagement genutzt werden sollten. Zudem sollte eine verstärkte Förderung des Einsatzes industrieller und gewerblicher Abwärme in Nah- und Fernwärmenetzen erfolgen.
10. Der Deutsche Städtetag sieht das Erfordernis, dass die Bundesregierung Kooperationen der Stadtwerke mit der Landwirtschaft und dem Gartenbau im Bereich der Energieeffizienz fördert.

11. Der Deutsche Städtetag sieht Bund und Länder gefordert, das Engagement der Städte für eine nachhaltige Finanzwirtschaft zu unterstützen und sie in die konzeptionellen Überlegungen zur Sustainable Finance Strategie einzubeziehen. Zudem sollte der Bund gemeinsam mit den Städten die nachhaltige Beschaffung vorantreiben. Die vielfältigen Forschungsvorhaben des Bundes zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung sollten mehr als bisher auf die Erfordernisse der Städte zugeschnitten werden.
12. Der Deutsche Städtetag begrüßt im Grundsatz die vorgesehene Finanzierung des Klimaschutzprogramms 2030, insbesondere die Stärkung des Energie- und Klimafonds. Die Kommunen sind in den zwischen Bund und Ländern vorgesehenen fairen Lastenausgleich bei allen finanzwirksamen Gesetzen unbedingt einzubeziehen. Daher wird die entsprechende Forderung des Bundesrates nachdrücklich unterstützt. Es muss sichergestellt werden, dass neben den vorgeschlagenen Maßnahmen auch die Förderprogramme, die die Städte bei ihrer ambitionierten Klimaschutzpolitik unterstützen, uneingeschränkt weitergeführt und – soweit nötig – verbessert werden. Zudem müssen Förderprogramme für die Anpassung an den Klimawandel verstärkt und besser auf finanzschwache Kommunen ausgerichtet werden.

I. Präambel

Die Klimaschutzziele des Pariser Abkommens sind eine verbindliche Grundlage für die deutsche Klimapolitik. Deshalb begrüßt der Deutsche Städtetag, dass die Bundesregierung erstmals ein Klimaschutzgesetz und ein Klimaschutzprogramm vorgelegt hat. Die vorgesehenen Maßnahmen reichen jedoch nicht aus, um die international und auf europäischer Ebene vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Die Städte setzen sich seit langem für den Klimaschutz ein. Sie wollen weiterhin einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass die Klimaziele eingehalten werden. Daher sollte die Umsetzung des Klimaschutzprogramms und dessen Weiterentwicklung im engen Schulterschluss mit den Städten erfolgen, wozu eine Einbeziehung der Städte in die den Prozess begleitenden Gremien erfolgen sollte.

Das Pariser Übereinkommen (COP 21) vom Dezember 2015 gilt als „historische Wegmarke“ für weltweite Anstrengungen zur Beschränkung der Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius. Deutschland hat sich dazu verpflichtet, gegenüber 1990 40 Prozent CO₂-Treibhausgasausstoß zu reduzieren. Bis 2050 soll die Treibhausgasneutralität in Europa und Deutschland erreicht werden.

Auf europäischer Ebene hat Deutschland für die außerhalb dem Europäischen Emissionshandel unterliegenden Sektoren, also Verkehr, Gebäude, Teile der Industrie, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft (Non-ETS), ein Treibhausgasminderungsziel von 14 Prozent bis 2020 und 38 Prozent bis 2030 – jeweils gegenüber 2005 – übernommen. Bis 2017 sind die Emissionen jedoch nur um 3 Prozent gesunken. Es ist somit absehbar, dass Deutschland die international und europäisch vereinbarten Klimaschutzziele für 2020 deutlich verfehlen wird. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung in Ergänzung zum Klimaschutzplan 2050 Anfang Oktober 2019 den Entwurf eines Klimaschutzgesetzes und ein Klimaschutzprogramm 2030 verabschiedet. Die vorgesehenen Maßnahmen werden jedoch nicht ausreichen, um die international und auf europäischer Ebene vereinbarten Klimaziele zu erreichen.

Die Städte setzen sich seit langem für den Klimaschutz ein. Ihre ambitionierten Ziele zur CO₂-Reduktion verdeutlichen die hohe Motivation zur Übernahme von Verantwortung beim Klimaschutz ebenso wie die vielen kommunalen Klimaschutzkonzepte, Energiemasterpläne, Mobilitätskonzepte oder vergleichbare Maßnahmenprogramme. Diese haben unter anderem zum Ziel, noch mehr Energie einzusparen, die Energieversorgung zunehmend auf erneuerbare Energie umzustellen sowie nachhaltige Stadtentwicklung und Mobilität voranzubringen. Dies belegen auch über 14.000 Projekte in mehr als 3.000 Kommunen, die von 2008 bis Ende 2018 im Rahmen der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert worden sind. Nicht zuletzt haben alle größeren Städte ein eigenes Energiemanagement aufgebaut und in den letzten Jahrzehnten massiv in die energetische Sanierung der kommunalen Gebäude investiert. Die Städte wollen ihren Einsatz zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen noch weiter verstärken, wie aktuelle Beschlüsse zur Ausrufung des Klimanotstandes aufzeigen.

II. Entwurf des Klimaschutzgesetzes

Der Deutsche Städtetag unterstützt die im Klimaschutzgesetz vorgesehene Fest-schreibung von CO₂-Einsparzielen für alle Sektoren und deren regelmäßige Überprüfung, um daraus Anpassungen bei den Maßnahmen zeitnah einleiten zu können.

Ziel des Klimaschutzgesetzes ist es, die international und europäisch vereinbarten Klima-schutzziele einzuhalten, Verantwortlichkeiten eindeutig zu regeln, Verlässlichkeit für alle Beteiligten zu schaffen und Kompensationszahlungen des Bundes an die EU bei Nichterrei-chung der Ziele zu vermeiden. Das Klimaschutzgesetz beinhaltet somit das Monitoring und den Kontrollmechanismus für die Einhaltung der jeweiligen Klimaziele für alle Sektoren.

Im Vergleich zum Jahr 1990 sieht das Klimaschutzgesetz eine Minderung der Treibhaus-gasemissionen um 55 Prozent bis 2030 vor, zusätzlich werden für alle Sektoren spezielle Minderungsziele („Sektorziele“) gesetzlich festgeschrieben. Die Sektorziele ergeben sich aus dem Klimaschutzplan 2050 und werden in jährliche Emissionsbudgets auf jeden Sektor über-tragen. Die Einhaltung der Klimaziele bis 2030 und die Fortschritte in den einzelnen Sektoren sollen jährlich vom Umweltbundesamt ermittelt und durch einen externen Expertenrat geprüft und bewertet werden. Ein Berücksichtigungsgebot des Klimaschutzes für alle Träger öffentli-cher Aufgaben, bei ausdrücklicher Gestaltungsfreiheit der Städte und Gemeinden innerhalb der jeweiligen Verantwortungsbereiche, begegnet keinen Bedenken.

Zudem soll das Klimakabinett den Prozess der Umsetzung des Klimaschutzprogramms wei-ter begleiten. Erfüllt ein Sektor seine gesetzlich vorgesehenen Ziele entsprechend der Bewertung durch den externen Expertenrat nicht, ist von Seiten des zuständigen Ressortmi-nisters beziehungsweise der zuständigen Ressortministerin dem Klimakabinett innerhalb von drei Monaten ein Sofortprogramm zur Nachsteuerung vorzulegen. Das Sofortprogramm soll dem Klimakabinett für Entscheidungen zur Nachsteuerung von Maßnahmen und den sek-torbezogenen Budgets dienen. Die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt ebenfalls vom externen Expertenrat.

Das Monitoring ist grundlegend von Bedeutung, weil für die Zielverfehlung in den Non-ETS-Sektoren aufgrund der europäischen Vorgaben Mittel aus dem Bundeshaushalt aufgewandt werden müssen, und zwar durch die Übernahme von Emissionszuweisungen von anderen EU-Mitgliedstaaten. Darüber hinaus gibt es auch Verpflichtungen aus der Verordnung für den Klimaschutz von Landnutzung (LULUCF), bei deren Einhaltung Verrechnungen mit den Non-ETS-Sektoren begrenzt möglich sind.

Im Klimaschutzgesetz werden zudem Festlegungen zur Aufstellung von Klimaschutzpro-grammen und den entsprechenden Klimaschutzberichten sowie zur klimaneutralen Bundesverwaltung getroffen.

III. Klimaschutzprogramm 2030

1. CO₂-Bepreisung

1.1 Zertifikatehandel

Der Deutsche Städtetag hält den langsamen Aufbau eines Zertifikatehandels für die Sektoren Verkehr und Wärme nur für einen ersten Schritt zu einer wirkungsvollen CO₂-Bepreisung. Der Vorschlag der Bundesregierung, im Jahr 2021 mit 10 Euro/t CO₂ zu beginnen, wird kurzfristig keine Verhaltensänderungen hervorrufen und damit nicht zur schnellen Einsparung von CO₂ in den nächsten Jahren beitragen. Die Anreize zum Umstieg auf alternative Antriebe im Individualverkehr und zu mehr Investitionen zur Energieeffizienz sind gering. Daher spricht sich der Deutsche Städtetag entsprechend des Vorschlages vieler Sachverständiger für einen Einstiegspreis in der Größenordnung von 35 bis 50 Euro/t CO₂ aus. Bei einer höheren CO₂-Bepreisung dürfen Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Wirtschaft und Gewerbe nicht über Gebühr belastet werden. Ein Instrument, um dies zu gewährleisten, ist eine Klima-Pauschale, die einkommensbezogen ausgestaltet wird.

Die Bundesregierung will eine CO₂-Bepreisung für die Sektoren Verkehr und Wärme ab 2021 über ein nationales Emissionshandelssystem einführen. Erfasst werden sollen Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brenn- und Kraftstoffe. Ein Festpreis beginnend bei 10 Euro/Tonne CO₂ in 2021 ansteigend bis 2025 auf 35 Euro/Tonne CO₂ ist dafür vorgesehen.

Dieser Non-ETS-Zertifikatehandel betrifft die Inverkehrbringer oder Lieferanten von Brenn- und Kraftstoffen. Ab 2026 soll der Bezug zur Emissionsmenge hergestellt werden, der dann von Jahr zu Jahr vermindert wird und sich an den EU-Vorgaben in den entsprechenden Sektoren orientieren soll. Diese Auktionierung soll bei 35 Euro beginnen und auf einen Höchstpreis von 60 Euro/Tonne CO₂ begrenzt werden.

Aus Sicht der Bundesregierung ist ein sektorübergreifender einheitlicher Preis für Treibhausgasemissionen der volkswirtschaftlich kosteneffizienteste Weg, Klimaziele zu erreichen. Daher will sich die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission dafür einsetzen, einen europaweiten, übergreifenden Zertifikatehandel für alle Sektoren einzuführen.

Der ab 2021 vorgesehene Zertifikatehandel in den Non-ETS-Sektoren dürfte nur geringe Preissignale aussenden, daher keine Verhaltensänderungen hervorrufen und in den nächsten Jahren bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern kaum Anreize für Investitionen in CO₂-arme oder -freie Technologien schaffen. Völlig offen bei einem nationalen Zertifikatehandel ist auch, ob und inwieweit die Inverkehrbringer und Lieferanten, die Zertifikate kaufen müssen, die Kosten an die Verbraucherinnen und Verbraucher 1:1 weiterreichen oder am Markt bestehende Preisentwicklungen nutzen, um höhere Erlöse zu erzielen.

Demgegenüber ist eine bereits kurzfristig wirkende CO₂-Bepreisung innerhalb des Energies-teuersystems vielfach favorisiert worden. Die rechtliche Umsetzung wäre relativ schnell möglich, beihilferechtliche und verfassungsrechtliche Probleme stellen sich nicht. Bestehende Steuererleichterungen für Unternehmen könnten weiter bestehen bleiben. Zusätzliche Einnahmen des Staates stünden wiederum für Maßnahmen zur Ausgestaltung einer sozialen Komponente zur Verfügung. Die Steuereinnahmen könnten relativ verlässlich abgeschätzt werden. Zudem bietet dieser Weg die Möglichkeit, mittelfristig das gesamte Abgaben- und Umlagensystem im Energiebereich auf die Begünstigung von CO₂-armen und -freien Energien umzustellen.

Der Deutsche Städtetag hält den langsamen Aufbau eines Zertifikatehandels für die Sektoren Verkehr und Wärme daher nur für einen ersten Schritt zu einer wirkungsvollen CO₂-Bepreisung und spricht sich entsprechend des Vorschlages vieler Sachverständiger für einen Einstiegspreis in der Größenordnung von 35 bis 50 Euro/t CO₂ aus. Die Bepreisung darf nicht dazu dienen, Mehreinnahmen des Staates zu generieren. Vielmehr sollte ökologisch zuträgliches Verhalten angereizt und CO₂ eingespart werden.

Bei einer höheren CO₂-Bepreisung dürfen Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Wirtschaft und Gewerbe nicht über Gebühr belastet werden. Ein Instrument, um dies zu gewährleisten, ist eine Klima-Pauschale, die einkommensbezogen ausgestaltet und an die Verbraucherinnen und Verbraucher ausgezahlt wird.

1.2 Entlastung von Bürgern und Wirtschaft

Die vorgesehene Senkung der EEG-Umlage ist ein sinnvoller erster Schritt, um den sauberer werdenden Strom zu begünstigen. Dies ist allerdings nur ein Einstieg in die Umstellung des gesamten Abgaben- und Umlagensystems. Die Änderungen beim Wohngeld und im Mietrecht sind positiv; sie kommen gerade gering verdienenden Verbraucherinnen und Verbrauchern zugute.

Die seitens der Bundesregierung vorgesehenen Entlastungswirkungen zum Ausgleich der CO₂-Bepreisung sind überwiegend sachgerecht. Die derzeit hohe EEG-Umlage spiegelt zwar die Kosten für den geförderten Ausbau erneuerbarer Energien, verhindert aber gleichzeitig innovative Lösungen zur Nutzung des erneuerbaren Stroms in allen Sektoren. Insoweit ist die vorgesehene Absenkung der EEG-Umlage korrespondierend mit der Erhöhung der CO₂-Bepreisung sinnvoll. Allerdings sollte diesem Schritt eine Umstellung des gesamten Abgaben- und Umlagensystems im Stromsektor erfolgen, um „grüne“ Energieträger und Energieeffizienz zu fördern.

Die zudem vorgesehene Wohngelderhöhung und Begrenzung der Umlagefähigkeit von Heizkosten aufgrund der CO₂-Bepreisung sind ebenfalls sinnvolle Entlastungen für gering verdienende Verbraucherinnen und Verbraucher, die auch nur begrenzte Möglichkeiten der Einsparung von Wärme haben. Keine Aussage wird im Klimaschutzprogramm 2030 getroffen, wie die durch die Kommunen zu tragenden erhöhten Kosten für die Heizung bei SGB II-Empfängern kompensiert werden sollen. Die vorgesehene befristete Erhöhung der Entfernungspauschale für Pendler setzt sinnvollerweise erst bei 21 km an, wird allerdings keinen Beitrag zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel leisten.

2. Energiewirtschaft

Der Ausstieg aus der Kohleverstromung, wie er von der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ vorgeschlagen worden ist, ist aus Sicht des Deutschen Städtetages zwingend notwendig und muss zeitnah auch durch energiewirtschaftliche Gesetze eingeleitet werden. Zudem ist ein weiterhin ambitionierter Ausbau der erneuerbaren Energien, insbesondere der Photovoltaik und der Windenergie. Daher wird die vorgesehene bundesweite Abstandsregelung für Windenergie an Land abgelehnt. Zudem muss die Stärkung der Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung und Umstellung auf Gas umgehend eingeleitet werden. Um Power-to-X und Speichertechnologien schneller zu etablieren, sollten diese sowohl über die Forschungsförderung als auch bei der Erlangung von Marktreife unterstützt werden, wozu auch die Ausweitung von energiewirtschaftlichen Reallaboren gehört.

Im Gegensatz zu den anderen Sektoren unterliegen weite Teile der Energiewirtschaft dem europäischen Emissionshandel, der mittlerweile funktionsfähig geworden ist. Zudem konnten durch den massiven Ausbau der erneuerbaren Energien und die Stärkung der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) bereits erhebliche CO₂-Reduzierungen erreicht werden, und zwar 155 Mio. Tonnen CO₂ seit 1990.

Als entscheidenden nächsten Schritt wird seitens der Bundesregierung die Umsetzung der Vorschläge der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ im Klimaschutzprogramm 2030 betont. Während das „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ bereits im parlamentarischen Verfahren ist, sollen die Gesetzentwürfe zum Ausstieg aus der Kohleverstromung und der Stärkung und Umstellung der KWK erst im November 2019 im Bundeskabinett beschlossen werden.

Die Bundesregierung bekennt sich zu den Ausbauzielen der erneuerbaren Energien. Zugleich schlägt sie allerdings zur Erhöhung der zum Teil rückläufigen Akzeptanz der Windenergie an Land einen einheitlichen Mindestabstand von 1000 Metern von Windenergieanlagen zur Wohnbebauung vor. Diese Regelung würde den Ausbau von Windenergie an Land weiter erheblich bremsen, wie auch schon restriktive Vorgaben einiger Bundesländer zeigen, weshalb eine Mindestabstandsregelung für Windenergie an Land nicht weiter verfolgt werden sollte.

Darüber hinaus ist vorgesehen, dass sich bei bestehenden „Flächenplänen“ die dort ausgewiesenen Windflächen insoweit reduzieren. Soweit mit „Flächenplänen“ kommunale „Flächennutzungspläne“ gemeint sind, halten wir eine „automatische“ Reduktion der in den Plänen dargestellten Flächen für die Windenergienutzung für unzulässig. Die vorgesehene finanzielle Beteiligung der Kommunen am Betrieb von Windenergieanlagen über eine Sonderregelung bei der Grundsteuer (Grundsteuer D) ist demgegenüber sinnvoll zur Erhöhung der Akzeptanz und Beteiligung der Kommunen an der Wertschöpfung. Die Aufhebung der Deckelung des Ausbaus von Photovoltaik-Anlagen und die Erhöhung des Ausbauziels für Windenergie auf See dürften den Ausfall von zusätzlichen Anlagen von Windenergie an Land nicht auffangen können.

Die Verlängerung und Weiterentwicklung der Förderung der KWK sowie die Umstellung von Kohle auf Gas sind ebenso wichtig, wie die Integration von erneuerbaren Energien und vermehrt gewerblicher und industrieller Abwärme in Fern- und Nahwärmenetze. Gleichbedeutend wichtig ist auch der Aufbau von Speichersystemen. Allerdings lässt das Klimaschutzprogramm 2030 offen, in welchem Umfang Anreize hierfür gesetzt werden sollen.

Weiterhin will die Bundesregierung Reallabore für die Energiewende verstärkt fördern, um neue Technologien praxisnah erproben zu können, wie zum Beispiel die Wasserstoff- und Power-to-X-Technologien. Darüber hinaus werden im Klimaschutzprogramm 2030 weitere sinnvolle Maßnahmen auf nationaler und EU-Ebene im Bereich der Energiewirtschaft vorgeschlagen, wie beispielsweise die Verstärkung der Energieeffizienzstrategie, die Digitalisierung der Energiewende und die Verbesserung des Bürgerdialogs.

3. Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden

Die Vorschläge zur Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden sind richtig und greifen Vorschläge des Deutschen Städtetages auf. Der Aufbau eines einfachen und zielgenauen Bundesförderprogramms für effiziente Gebäude und der vorgeschlagene Mix aus steuerlicher Förderung, Zuschüssen und Kreditverbilligungen bieten gute Chancen, die energetische Gebäudesanierung voranzubringen. Bei der Weiterentwicklung der Gesetze zur Gebäudeenergie sollte der CO₂-Ausstoß als Bemessungs-

grundlage eingeführt und der Bezug zur Quartiersebene, zu den Lebenszykluskosten und zu den Energieversorgungsstrukturen verstärkt werden.

Die vorgesehene Aufstockung des Förderprogramms „energetische Stadtsanierung“ ist für die Städte besonders wichtig, da eine alleinige energetische Optimierung von Einzelgebäuden nicht zielführend ist. Damit kann über integrierte Konzepte in mehr Stadtquartieren als bisher die energetische Gebäudesanierung vorangetrieben werden. Bei der Stärkung der Beratung zu mehr Energieeffizienz muss die Kompetenz der Kommunen und ihrer Stadtwerke besser berücksichtigt werden.

Auch wenn im Gebäudebereich schon vielfältige Maßnahmen greifen und die CO₂-Emissionen seit 1990 um 44 Prozent auf 117 Millionen Tonnen CO₂ gesunken sind, reicht dies noch nicht aus, um das Ziel von 72 Millionen Tonnen CO₂ bis 2030 in diesem Sektor zu erreichen, zumal der Gebäudebereich mittelbar und unmittelbar rund ein Viertel der CO₂-Emissionen verantwortet.

Für eine größere Wirksamkeit bedarf es einer deutlicheren Konzentration auf die baulichen Bestände. Ziel muss es sein, die Skaleneffekte deutlich zu erhöhen. Eine „maximale Optimierung“ von Einzelgebäuden ist weder im Bestand noch beim Neubau zielführend. Daher sollten vorrangig Förderinstrumente technologieoffen, zielgruppen- und gebäudespezifisch besser ausgerichtet und die energetische Quartiersentwicklung ausgeweitet werden.

Die vorgeschlagene steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung selbstgenutzten Eigentums durch einen Abzug von der Steuerschuld ist daher sachgerecht. Dies erfolgt in Verbindung mit einer Zuschussförderung für den Adressatenkreis, der nur eine geringe Steuerschuld hat, wie beispielsweise steuerbefreite Wohnungsgenossenschaften, Rentner und Geringverdiener. Gerade die Zusammenführung der verschiedenen Förderinstrumente in ein zielgenaues und einfaches Bundesförderprogramm für effiziente Gebäude – mit einer besonderen Förderung des Austausches von Ölheizungen für ein effizientes Heizsystem von bis zu 40 Prozent – dürfte die bisher niedrige Rate der energetischen Gebäudesanierung steigern. Der Einbau von Ölheizungen soll ab 2026 untersagt werden, außer ein anderes Heizsystem kann wirtschaftlich nicht eingebaut werden.

Für die Städte ist die Aufstockung und Verbesserung des Förderprogramms „Energetische Stadtsanierung“ und die vorgeschlagene Weiterentwicklung der Städtebauförderung auch zur Verminderung des Wärme- und Energieverbrauchs von besonderer Bedeutung. Damit lässt sich gerade die städtische energetische Quartiersentwicklung besser vorantreiben, zumal auch mit dem Gebäudeenergiegesetz endlich der Quartiersansatz eingeführt werden soll. Die energetische Stadtsanierung braucht unterstützend eine qualitative und in der Breite wirkende Energieberatung. Daher ist die verstärkte Förderung der Energieberatung sinnvoll, allerdings muss die Kompetenz der Kommunen und ihrer Stadtwerke dabei besser berücksichtigt werden.

Eine Veränderung des Niedrigstenergiestandards wird erst für 2023 ins Auge gefasst; dies entspricht auch der Festlegung im Koalitionsvertrag und berücksichtigt die Anforderungen an bezahlbarem Wohnungsbau für breite Schichten der Bevölkerung. Damit kann auch die intensive finanzielle Förderung von Maßnahmen über den bestehenden Niedrigstenergiestandard hinaus bestehen bleiben und ausgeweitet werden.

Sehr zu begrüßen ist, dass der Bund mehr Vorbildfunktion bei den Gebäuden des Bundes in den Bereichen Energieeffizienz, Klimaschutz und nachhaltigem Bauen übernehmen will. Er entspricht damit dem Engagement vieler Städte, die seit Jahrzehnten ihr Energiemanagement vorantreiben, massiv in den energieeffizienten Neubau oder die Sanierung ihrer Gebäude investieren und nachhaltige Stadtentwicklungsprojekte auf den Weg gebracht haben.

Die Vorschläge zum Gebäudesektor greifen zwar sowohl die Erfahrungen der Städte mit erfolgreichen Förderprogrammen und Quartiersprojekten als auch langjährige Forderungen des Deutschen Städtetages auf. Bei der Weiterentwicklung der Gesetze zur Gebäudeenergie muss zukünftig allerdings der CO₂-Ausstoß als Bemessungsgrundlage eingeführt und die Lebenszykluskosten einschließlich des Einsatzes „grauer Energien“ in den Baustoffen und verbauten Anlagen Berücksichtigung finden.

4. Verkehrssektor

Die beabsichtigte stufenweise Anhebung der Mittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf 2 Milliarden Euro ist zu begrüßen. Sie muss umgehend gesetzlich verankert werden, um Planungssicherheit zu gewährleisten. Die vorgesehenen Sonderprogramme „Stadt“ und „Land“ im Radverkehr und zusätzliche Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV sind ebenfalls positiv zu werten. Die Förderung alternativer Antriebe, die Erhöhung der Attraktivität der Bahn und die Umstellung der Kfz-Steuer reichen jedoch den Berechnungen der Nationalen Plattform Mobilität (NPM) zufolge nicht aus, um die CO₂-Einsparungsziele für den Verkehrsbereich zu erfüllen. Daher werden eine Verringerung der CO₂-Emissionen und eine Kapazitätssteigerung des ÖPNV nur gelingen, wenn Bund und Länder auch die Modernisierung und Ergänzung des rollenden Materials erheblich unterstützen. Zudem muss die Modernisierung und klimaschonende Umrüstung von Bussen auf Elektromobilität, Wasserstoff und Gas zur Umsetzung der europäischen Vorschriften über saubere Fahrzeuge intensiviert werden.

Schließlich wird im Ergebnis des angekündigten jahresweisen Monitorings nachgesteuert werden müssen. Hierbei wird es auf ein für die Einsparung von CO₂-Emissionen wirksames Verhältnis von fördernden und regulierenden Instrumenten ankommen, um die Einsparungsziele in den gesetzten Zeiträumen erreichen zu können.

Die beabsichtigte stufenweise Anhebung der Mittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf 2 Milliarden Euro entspricht einer langjährigen Forderung des Deutschen Städtetages. Sie muss im Zuge der anstehenden Novellierung des GVFG umgesetzt werden.

Begrüßt werden ferner die angekündigten Sonderprogramme „Stadt“ und „Land“ zur Chancengleichheit im Radverkehr, zum Beispiel mittels sicherer und moderner Abstellanlagen und den Ausbau von Infrastruktur für Lastenräder und die zusätzlichen zehn Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV durch reduzierte Jahrestickets.

Das Klimaschutzprogramm 2030 hat sich im Verkehrssektor in wesentlichen Teilen an der Struktur des Expertenberichts der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität orientiert und die dortigen sechs zentralen Handlungsfelder übernommen. Von diesen ist das Handlungsfeld 4: Stärkung des Schienenpersonenverkehrs, Bus- Rad- und Fußverkehrs für die Städte von besonderer Bedeutung.

Die Vorgabe von Jahresemissionsmengen nach § 3 Absatz 1 des Klimaschutzgesetzes insbesondere für den Verkehrssektor und entsprechende Sicherungsmechanismen werden begrüßt, da der Verkehrssektor in der Vergangenheit zu wenig zur Erfüllung der Klimaziele beigetragen hat.

Elektromobilität

Hinsichtlich des Ausbaus von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ist die bis 2025 angekündigte intensive Förderung und ein Masterplan Ladesäuleninfrastruktur zu begrüßen. Eine Orientierung auf Tankstellen und Kundenparkplätze sowie eine Förderung privater und gewerblicher Ladeinfrastruktur ist richtig, um den öffentlichen Verkehrsraum nicht über Gebühr in Anspruch zu nehmen. Die erforderliche Hochrüstung der Verteilnetze ist entsprechend zu unterstützen. Eine entsprechende Vereinfachung im Wohnungseigentumsgesetz (WEG) und im Mietrecht wird von der Hauptgeschäftsstelle seit langem begleitet und gefordert.

Steuern und Abgaben

Eine steuerliche Förderung der Elektromobilität, eine konsequent CO₂-bezogene Reform der Kfz-Steuer und eine Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahnfahrten im Fernverkehr können richtige Anreize setzen. Eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut ist um eine Ausweitung der Mautpflicht auf alle Straßen, Ausnahmen für die kommunale Abfallwirtschaft und eine Rückausnahme für Fernbusse zu ergänzen. Die Änderung der Entfernungspauschale für Fernpendler wird neben einer gewünschten kompensatorischen voraussichtlich auch eine negative Auswirkung auf die Vermeidung und Verminderung des Verkehrs mit konventioneller Verbrennungstechnologie haben. Auch hier ist die Bundesregierung gefordert, die Wirkungen zu monitoren.

Der weiter zunehmenden Verkehrsleistung im Pendler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr muss auf Bundes- und Länderebene durch eine wirksame Raumordnung und Regionalplanung, den Einsatz der gebotenen boden-, wohnungs- und gewerbepolitischen Instrumente und der unabwiesbaren Preisinstrumente entgegengewirkt werden. Dabei wird es entscheidend sein, nicht nur inzentivierend oder kompensatorisch, sondern auch regulativ zu steuern.

Schienerverkehr

Die Einführung eines Deutschlandtakts und die Stärkung des Schienengüterverkehrs können einen Beitrag leisten, den Modal Split von Personen und Gütern zugunsten der Bahn zu verbessern. Die Anbindung der Städte und die Forderungen der Gleisanschlusscharta sind noch nicht hinreichend beachtet. Es fehlt ein hinreichendes Elektrifizierungsprogramm der Bahn mit einer Zielvorgabe und einem eigenen Finanzpaket.

Digitalisierung und Vernetzung

Die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen ist vorrangig im Personentransport/ÖPNV voranzutreiben. Neue digitale Mobilitätsdienste verlangen nach einem starken Aufgabenträger und einem kommunalen Rechtsrahmen, der den klima- und stadtverträglichen Einsatz der neuen Techniken absichert. Anpassungen der städtischen Infrastruktur für den Einsatz autonomer Fahrzeuge sind zu vermeiden durch den Einsatz moderner Technik in Fahrzeugen und Telekommunikation. Die praxisnahe Erprobung von Automatisierung, Vernetzung und der Einsatz von Künstlicher Intelligenz sind voranzutreiben. Vor dem Ausrollen der entsprechenden Technik sind entsprechende Standards eine unerlässliche Voraussetzung.

Personenbeförderungsgesetz

Die angekündigte kleine Novelle des Gesetzes zur Klarstellung, dass Länder und Kommunen Emissionsanforderungen für Busse, Taxen und Mietwagen festlegen können, wird begrüßt. In diese kleine Novelle ist auch die im Wesentlichen unstrittige Genehmigungsbeschleunigung im Planfeststellungsrecht einzubeziehen. Sie ist eine unerlässliche Voraussetzung für die kurzfristige Inanspruchnahme von investiven Förderungen. Die digitale Ver-

netzung des ÖPNV ist durch ein eigenes Förderprogramm jenseits des Sofortprogramms Saubere Luft voranzutreiben.

Antriebsformen und Kraftstoffe

Eine Modernisierung und klimaschonende Umrüstung von Bussen auf Elektromobilität, Wasserstoff und Gas ist unter Öffnung des heutigen Sofortprogramms Saubere Luft zur Umsetzung der europäischen Vorschriften über saubere Fahrzeuge zu intensivieren.

Dabei muss auch in Zukunft die Ausgestaltung der CO₂-Reduktion technologieoffen erfolgen. Es bestehen durchaus Zweifel an der Klimawirksamkeit von strombasierten Kraftstoffen und einer zu umfassenden Ausrichtung an Elektromobilität als Allheilmittel. Die mittel- bis langfristig vorgesehene Breitenanwendung der Brennstofftechnologie auf Wasserstoffbasis im Mobilitätssektor ist zu begrüßen. Neben der Erprobung dieser Technik bei Eisenbahnen sollte auch zum Beispiel der Einsatz von Wasserstoff betriebenen Binnenschiffen im ÖPNV gefördert werden.

Weitere Anforderungen

Zu einer nachhaltigen und klimaverträglichen Transformation des Verkehrs gehören außerdem eine konsistente Verkehrspolitik auf Bundes- und Länderebene, die Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität des öffentlichen Raums verbunden mit einer Neuordnung der kommunalen Kompetenzen zu Gemeingebrauch und Sondernutzung und eine stringente Parkraumpolitik. Des Weiteren sollten die verkehrlichen Stadt-Umland-Beziehungen besser berücksichtigt, die kommunalen Entscheidungsspielräume im Straßenverkehrsrecht gestärkt, der Einsatz effizienter Steuerungsinstrumente unterstützt und eine nachhaltige Finanzierung der zukunftsgerichteten Mobilität für alle eingeführt werden.

5. Industrie

Zur Erhöhung der Energieeffizienz in Industrie, Gewerbe und Handwerk sollten die Erfahrungen und Kompetenzen der Wirtschaftsfördereinrichtungen in Kooperation mit den Stadtwerken und dem kommunalen Energiemanagement genutzt werden. Zudem sollte eine verstärkte Förderung des Einsatzes industrieller und gewerblicher Abwärme in Nah- und Fernwärmenetzen erfolgen.

Die größten CO₂-Emittenten im Bereich der Industrie sind die Eisen- und Stahlindustrie, die Zementindustrie und die chemische Industrie. Die Emissionen beruhen überwiegend auf dem Einsatz von fossilen Energieträgern und noch nicht durchgängig energieeffizienten Produktionsverfahren. Die Industrie soll bis 2030 rund 27 Prozent der Emissionen reduzieren auf rund 140 Millionen Tonnen CO₂. Die Vorschläge der Bundesregierung zielen unter anderem auf die Ausweitung und Steigerung der Energieeffizienz, die Abwärmenutzung in Fern- und Nahwärmenetzen, Umstellung auf emissionsfreie oder -arme Energieträger und Verfahrensumstellungen ab. Durch einen Innovationspakt Klimaschutz im Rahmen der Industriestrategie der Bundesregierung sollen innovative Technologien vorangebracht werden.

Entsprechend zum Gebäudesektor ist im Industriesektor eine Bündelung und Weiterentwicklung der gesplitteten Förderprogramme für mehr Energieeffizienz vorgesehen. Darüber hinaus sollen Förderprogramme unter anderem zur Ressourceneffizienz und -substitution, für neue Konstruktionstechniken, zur CO₂-Vermeidung in der Grundstoffindustrie sowie zur Batteriezellenfertigung aufgelegt beziehungsweise besser ausgerichtet werden.

6. Landwirtschaft

Die Bundesregierung sollte Kooperationen der Stadtwerke mit der Landwirtschaft und dem Gartenbau im Bereich der Energieeffizienz fördern.

Die Landwirtschaft setzt einerseits durch biologische Prozesse in der Tierhaltung und beim Ackerbau Treibhausgase frei und muss andererseits einen Beitrag zum Artenschutz sowie einen Anpassungsprozess an den Klimawandel gestalten. Der Anteil der Landwirtschaft an den CO₂-Emissionen liegt bei 7 Prozent. Im Vergleich zu den anderen Sektoren sind die natürlichen Prozesse weniger stark zu beeinflussen. Die Bundesregierung hat zum Ziel, über die Düngegesetzgebung Stickstoffüberschüsse zu reduzieren sowie Stickstoff- und Ammoniakemissionen zu reduzieren. Darüber hinaus sollen landwirtschaftliche Reststoffe verstärkt zur Erzeugung von Biogas genutzt und der Ökolandbau besser gefördert werden. Zudem sollen die Treibhausgasemissionen in der Tierhaltung reduziert werden.

Darüber hinaus soll durch die Fortsetzung des entsprechenden Bundesprogramms die Energieeffizienz bei den landwirtschaftlichen Produktionsprozessen und im Gartenbau gesteigert werden. Gerade in diesem Bereich bieten sich für die Stadtwerke Kooperationen mit der urbanen Landwirtschaft.

7. Spezielle und übergreifende Handlungsfelder

Bund und Länder sind gefordert, das Engagement der Städte für eine nachhaltige Finanzwirtschaft zu unterstützen und sie in die konzeptionellen Überlegungen zur Sustainable Finance Strategie einzubeziehen. Zudem sollte der Bund gemeinsam mit den Städten die nachhaltige Beschaffung vorantreiben. Die vielfältigen Forschungsvorhaben des Bundes zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung sollten mehr als bisher auf die Erfordernisse der Städte zugeschnitten werden.

Ebenso wie viele Städte will der Bund eine nachhaltige Finanzwirtschaft (Sustainable Finance Strategie) etablieren und auch die KfW zur transformativen Förderbank weiterentwickeln.

Im Klimaschutzprogramm 2030 werden zahlreiche Forschungsinitiativen und -vorhaben benannt, die ausgebaut, verbessert oder neu aufgelegt werden sollen. Diese reichen von der Vermeidung von Emissionen bei Produktionsprozessen, über die Energieforschung, einer CO₂-freien und nachhaltigen Mobilität, die nationale Wasserstoffstrategie und Batterieforschung bis hin zur Digitalisierung. Allerdings sind nur die wenigsten Vorhaben auf die Städte bezogen; explizit wird nur die urbane Mobilität benannt. Um einerseits das langjährige Engagement der Städte im Klimaschutz und bei der Klimafolgenanpassung und andererseits Innovations- und Transformationsprozesse der Städte zu unterstützen, sollten mehr Forschungsvorhaben auf die kommunalen Handlungserfordernisse ausgerichtet werden.

Weiteren Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung im Bereich der Abfallwirtschaft und der Reduzierung der Methan-Emissionen aus der Abfalldeponierung. Hierzu wurde bereits ein Bundesprogramm zur Ausweitung der Deponiebelüftung und Optimierung der Gaserfassung aufgesetzt. Zur klimaverträglichen Landnutzung und Forstwirtschaft reichen die Vorschläge vom Humuserhalt im Ackerland, über den Erhalt von Dauergrünland, den Schutz von Mooren und der nachhaltigen Bewirtschaftung der Wälder.

Des Weiteren bekennt sich die Bundesregierung zur klimaneutralen Bundesverwaltung bis 2030. Die Einhaltung dieses Ziels strebt sie unter anderem durch den Einsatz emissionsarmer beziehungsweise -freier Kraftfahrzeuge, Green-IT und einer nachhaltigen Beschaffung

an. Die Klimaneutralität der Bundesverwaltung soll im Klimaschutzgesetz festgeschrieben werden.

8. Finanzierung

Der Deutsche Städtetag begrüßt im Grundsatz die vorgesehene Finanzierung des Klimaschutzprogramms 2030, insbesondere die Stärkung des Energie- und Klimafonds. Die Kommunen sind in den zwischen Bund und Ländern vorgesehenen fairen Lastenausgleich bei allen finanzwirksamen Gesetzen unbedingt einzubeziehen, wie dies auch vom Bundesrat nachdrücklich eingefordert wird. Dabei muss sichergestellt werden, dass neben den vorgeschlagenen Maßnahmen auch die Förderprogramme, die die Städte bei ihrer ambitionierten Klimaschutzpolitik unterstützen, uneingeschränkt weitergeführt und – soweit nötig – verbessert werden. Zudem müssen Förderprogramme für die Anpassung an den Klimawandel verstärkt und besser auf finanzschwache Kommunen ausgerichtet werden.

Das zentrale Finanzierungsinstrument für die Energiewende und damit auch für das Klimaschutzprogramm 2030 ist der Energie- und Klimafonds (EKF). Der Klimafonds wird aus den Einnahmen des Zertifikatehandels im ETS-Bereich und künftig auch im Non-ETS-Bereich gespeist. Die darin enthaltenen Mittel sollen vollständig dem Klimaschutz zugutekommen und im Wirtschaftsplan des EKF für 2020 dargelegt werden.

Im Klimaschutzprogramm 2030 sind mehrere steuerliche Maßnahmen vorgesehen, die zu geringeren Steuereinnahmen beim Bund, den Ländern und auch den Kommunen führen werden. Es ist beabsichtigt und vom Bundesrat mehrfach bekräftigt worden, dass im Rahmen des Bundesratsverfahrens für die vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen ein fairer Lastenausgleich erfolgen soll. Dabei sind die Kommunen unbedingt einzubeziehen, da auch die Städte und Gemeinden aufgrund ihrer Anteile am Steueraufkommen mit Einnahmeverlusten rechnen müssen, die ansonsten – soweit kein Ausgleich erfolgt – zu geringeren Investitionen, zum Beispiel in den Klimaschutz führen würden.

Einzelne haushaltsrechtliche Vorgaben in den Ländern und unzureichende Ausgestaltungen von Förderprogrammen verhindern oder erschweren gerade finanzschwachen Kommunen die Inanspruchnahme von Förderprogrammen, um einen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz in kommunalen Gebäuden, zum Klimaschutz sowie zur nachhaltigen Mobilität leisten zu können. Insofern müssen die Rahmenbedingungen gerade auch auf finanzschwache Kommunen besser ausgerichtet werden.

Herausgeber
Deutscher Städtetag

ISBN 978-3-88082-336-5

© Deutscher Städtetag Berlin und Köln, November 2019